



## 1.0 Introduction

- 1) La présente circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

### 1.1 Objet

- 1) Le présent document vise à fournir des renseignements sur les éléments liés aux changements connexes relativement à l'information sur les aéroports contenus dans les produits d'information aéronautique.

### 1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique à tous les exploitants d'aéroports canadiens, les constructeurs, les fournisseurs, le personnel de l'Administration centrale et des régions de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) et les intervenants de l'industrie de l'aviation menant des activités de planification, de conception et d'entretien dans les aérodromes canadiens.

### 1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

## 2.0 Références et exigences

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C. (1985), ch. A-2)
  - b) Partie III, sous-partie 2 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* — Aéroports
  - c) Norme 602.96 du RAC — Utilisation d'un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage
  - d) Norme 703.15 du RAC — Exigences relatives à un service aérien régulier
  - e) Norme 704.14 du RAC — Exigences relatives à un service aérien régulier
  - f) Norme 705.19 du RAC — Exigences relatives un service aérien régulier
  - g) Publication de Transports Canada, TP 312 — Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes
  - h) Circulaire d'information (CI) 302-018 — Droits acquis dans les aéroports en vertu de l'article 302.07 du RAC
  - i) CI 302-019 — Méthode d'identification du numéro de groupe d'aéronefs
  - j) CI 602-005 – Ajout d'informations sur les aéroports dans les publications aéronautiques; et
  - k) CI 302-032 — Désignation des aéroports internationaux au Canada

## 2.2 Documents annulés

- 1) Cette CI annule la CI 302-021, Édition 03, numéros SGDDI 12611427 (E), 12981449 (F), en date du 2017-08-03 – Entrée en vigueur de la 5e édition du TP 312.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

## 2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **Envergure** : s'entend de la largeur maximale entre les extrémités des ailes de l'aéronef, tel qu'énoncé par le fabricant.
  - b) **Largeur hors tout du train principal** : s'entend de la largeur maximale entre les bords extérieurs du train d'atterrissage principal, tel qu'énoncé par le fabricant de l'aéronef.
  - c) **Hauteur d'empennage** : s'entend de la hauteur maximale de la partie la plus élevée de l'aéronef, tel qu'énoncé par le fabricant de l'aéronef.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **AGN** : Numéro de groupe d'aéronefs
  - b) **MEA** : Manuel d'exploitation d'aéroport
  - c) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - d) **CFS** : Supplément de vol Canada
  - e) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
  - f) **TCAC** : Transports Canada Aviation Civile

## 3.0 Contexte

- 1) Les pratiques des publications canadiennes actuelles ne sont pas bien harmonisées avec les exigences internationales relatives aux publications et aux données aéronautiques, comme l'identification des heures d'exclusion (p. ex., ne pas publier les heures pour indiquer un service 24 h). Les programmes de modernisation de l'information aéronautique sont axés sur la qualité des données et nécessitent que les sources d'information et de données aéronautiques jouent un rôle actif pour assurer la qualité des données, qui comprend notamment la rapidité, l'exhaustivité, l'exactitude et le format.
- 2) Aux fins d'harmonisation avec les exigences internationales relatives aux publications énoncées dans l'Annexe 15 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et pour assurer une transition vers un environnement centré sur les données numériques, des modifications des publications aéronautiques sont mises en œuvre afin d'apporter des ajouts à l'information actuelle dans le Supplément de vol – Canada (CFS).
- 3) L'entrée en vigueur de la 5e édition du TP 312 a modifié le concept d'application des « normes » relatives à la certification d'un aéroport. Ce passage d'un concept axé sur la conception, défini dans les éditions précédentes du TP 312, à un concept axé sur les opérations défini dans la 5e édition du TP 312 a harmonisé les normes de certification avec les opérations, actuelles ou prévues, qui se déroulent sur le site en établissant un lien entre les normes et les caractéristiques propres aux aéronefs, les conditions de visibilité opérationnelle aux aérodromes et le niveau de service (approche de précision, de non-précision et à vue). Elle a également complété les critères de conception de l'espace aérien canadien définis dans le TP 308 Critères d'élaboration

- des procédures de vol aux instruments et d'autres exigences réglementaires énoncées dans les parties VI et VII du RAC.
- 4) Le concept axé sur les opérations tel que défini dans la 5e édition du TP 312 établit des liens avec les normes applicables à chacune des caractéristiques (envergure, hauteur d'empennage, largeur hors tout du train principal) propres à l'aéronef critique (actuel ou prévu). Chaque norme mentionnée dans la 5e édition du TP 312 conduit le lecteur à la caractéristique de l'aéronef visée par la norme. Ces caractéristiques sont regroupées dans un tableau sur le numéro de groupe d'aéronefs (AGN) divisé en 7 groupes.
  - 5) À la suite de l'entrée en vigueur de la 5e édition du TP 312, tous les exploitants d'aéroports certifiés ont été tenus de :
    - a) modifier leur Manuel d'exploitation d'aéroport (MEA) afin d'y inclure de l'information supplémentaire;
    - b) présenter une mise à jour des publications aéronautiques, notamment le CFS, relativement au niveau de certification des différentes parties de l'aérodrome certifié (aéroport).
  - 6) Ces mesures étaient nécessaires afin que le personnel navigant puisse évaluer si l'aérodrome « convient à la manœuvre prévue », comme il est actuellement prescrit par l'alinéa 602.96 (2)b) du RAC. À l'époque, il n'existait aucun élément dans les publications d'information aéronautique qui permettait d'informer l'exploitant d'aéronefs du niveau de certification des infrastructures disponibles à l'aéroport. Il n'existe qu'un énoncé général indiquant si l'installation est « certifiée » ou « enregistrée ». Cet énoncé général ne fournissait pas assez de précisions à l'exploitant d'aéronefs afin de déterminer si les installations aéroportuaires étaient appropriées pour les opérations planifiées.
  - 7) Depuis la publication initiale de l'AGN, TCAC a reçu plusieurs signalements selon lesquels un renseignement additionnel concernant l'aéroport, les heures d'ouverture de l'aéroport, est absent des publications et que cela empêche les équipages de conduite d'évaluer l'état de certification de l'aéroport. Ce renseignement est nécessaire puisque certains éléments de la réglementation peuvent seulement être mis en œuvre de manière efficace grâce à la présence sur les lieux de l'exploitant de l'aéroport. Ces éléments comprennent notamment l'activation du plan d'intervention d'urgence, la gestion de la sécurité, les comptes rendus d'état de piste, la publication des NOTAM, et la communication directe aux pilotes d'un danger.
  - 8) Conformément à l'article 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, l'État désigne les aéroports comme aéroport international qui respecte les exigences énoncées dans les publications de l'OACI. La CI 302-032, Désignation des aéroports internationaux au Canada, fournit des renseignements sur les exigences en matière de désignation pour un exploitant d'aéroport voulant une désignation d'aéroport international. Toutefois, il n'y a actuellement aucune présentation normalisée dans les publications aéronautiques permettant d'indiquer aux équipages de conduite et aux exploitants d'aéroport les aéroports ayant reçu cette désignation comme international.

## **4.0 Ajouts d'informations sur les aéroports dans le cfs**

### **4.1 Identification du numéro de groupe d'aéronefs (AGN)**

- 1) Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la 5e édition du TP 312, il a été demandé des exploitants d'aéroports d'identifier le numéro de groupe d'aéronefs associé à chaque aire de manœuvre de l'aéroport, de le soumettre aux fins de publication, et de modifier leur manuel d'exploitation de l'aéroport pour y intégrer cette information. La CI 302-019 contient des directives quant à la

méthode à utiliser pour définir l'AGN pour chacune des pistes et des voies de circulation de l'aéroport.

- 2) Les spécifications contenues dans la 5e édition du TP 312 régissant la définition d'un AGN n'ont imposé aucune obligation de conformité aux dispositions énoncées dans cette édition, étant donné que le statut de l'installation bénéficie de droit acquis en vertu de l'article 302.07 du RAC. L'objectif était de définir l'AGN qui serait publié dans les publications aéronautiques et qui permettrait de déterminer le caractère adéquat de l'installation pour les exploitants aériens qui doivent utiliser un aérodrome certifié (aéroport). La publication des AGN pour tous les aéroports était un élément essentiel de la mise en œuvre d'une certification d'un aéroport selon le concept opérationnel, et de la cohérence de l'information fournie dans les publications aéronautiques.
- 3) Des précisions ont été apportées dans le CFS afin que les informations sur l'aéroport indiquent l'AGN le plus élevé que celui-ci peut accueillir dans l'environnement exempt d'obstacle de la piste en vertu de sa certification. L'AGN est indiqué comme suit dans la section PISTE –
 

CERT PISTE - Piste 16 RVR 1200(1/4sm)/ Piste 34 RVR 600 AGN V
- 4) En ce qui a trait aux voies de circulation, l'AGN sera uniquement publié lorsque l'environnement exempt d'obstacle se situe sous (AGN plus bas) celui de la piste ayant le niveau de certification AGN le plus élevé. L'information de l'AGN pour les voies de circulation privées n'a pas besoin d'être envoyée. Les restrictions relatives aux voies de circulation sont publiées comme suit dans la section RWY DATA;

CERT TWY- Twy W AGN II

#### 4.2 Identification des heures d'exploitation de l'aéroport

- 1) Les exigences réglementaires liées à la certification d'un aéroport comprennent les éléments relatifs aux caractéristiques physiques du terrain d'aviation, mais également de nombreux éléments qui peuvent être considérés comme un niveau de service. Certains de ces éléments, comme l'AGN, sont liés directement à la conception du terrain d'aviation et aux caractéristiques d'aéronef soutenus en vertu de la certification. D'autres éléments peuvent seulement être offerts de manière efficace grâce à une présence sur les lieux. Ces éléments comprennent la gestion de la faune, l'activation du plan d'intervention d'urgence, la publication de NOTAM (sous-section 302.07(3) du RAC), la communication directe aux pilotes d'un danger (sous-section 302.07(2) du RAC), les comptes rendus d'état de piste, et la gestion de la sécurité.
- 2) La réglementation exige que les exploitants aériens assurant un service régulier de transport de passagers effectuent des opérations à destination et à provenance d'un aéroport certifié. Il est donc important que ces exploitants aériens sachent si l'aéroport respect les exigences de la partie III, sous-partie 2 du RAC. L'ajout des heures d'ouverture de l'aéroport aux publications permettra de compléter les exigences énoncées à l'alinéa 602.96(2)b) du RAC et les exigences relatives à un service aérien régulier énoncées aux articles 703.15, 704.14, et 705.19 du RAC.

### Section V — Utilisation d'un aéronef à un aérodrome ou dans son voisinage

#### Généralités

602.96 (2)b) l'aérodrome convient à la manœuvre prévue;

\*\*\*\*\*

Exigences relatives à un service aérien régulier

**703.15 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

**704.14 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

**705.19 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien qui exploite un service aérien régulier pour le transport de personnes doit exploiter ce service entre des aéroports ou des héliports ou entre un aéroport ou un héliport et un aérodrome militaire.

- 3) Il est demandé aux exploitants aériens d'évaluer les heures d'ouverture de l'aéroport et, le cas échéant, de présenter à NAV CANADA une mise à jour à ce sujet. Les heures d'ouverture publiées de l'aéroport doivent au moins comprendre les heures d'ouverture pour le(s) service(s) régulier de transport de passagers, puisqu'il s'agit de la base de la certification pour ces aéroports en vertu de l'article 302.01 du RAC.
- 4) Les renseignements liés aux heures d'ouverture de l'aéroport seront présentés dans la section EXP du CFS auprès de l'énoncé CERT.

#### **4.3 Identification des services météorologiques privés**

- 1) NAV CANADA est en train de conclure des ententes officielles avec des exploitants de services météorologiques privés en soutien aux procédures de vol aux instruments. Les ententes officielles entre les sources de données aéronautiques et NAV CANADA appuieront une chaîne de données de bout en bout de la qualité la plus élevée possible.
- 2) Les éléments de suivi suivants de services météorologiques privés seront publiés sous la rubrique WEATHER (WX) du CFS pour indiquer une source approuvée de données aéronautiques :
  - a) « ALTIMÈTRE » : Compte rendu de calage altimétrique observé sur deux altimètres d'aéronef. Le compte rendu de calage altimétrique privé est un service météorologique fourni pour soutenir une station UNICOM d'approche (AU). Communiquer avec l'exploitant de l'aérodrome (OPR) pour obtenir plus de renseignements sur ce service.
  - b) « VENT » : Évaluation humaine de la vitesse et de la direction du vent. Le compte rendu privé de vitesse et de direction du vent est un service météorologique fourni pour soutenir une station UNICOM d'approche (AU). Communiquer avec l'exploitant de l'aérodrome (OPR) pour obtenir plus de renseignements sur ce service.

#### **4.4 Aéroports désignés internationaux**

- 1) Lorsqu'un aéroport est désigné international pour l'OACI conformément à la CI 302-032 Désignation des aéroports internationaux au Canada, le CFS comprend le terme normalisé « INTL » dans le nom de l'aéroport donné en en-tête qui identifie l'aéroport. Conformément à la CI 302-032, l'information sur l'aéroport contenue dans l'en-tête à la rubrique de l'aéroport dans le CFS ne comprendra le terme « INTL » que pour ces aéroports qui satisfont aux exigences stipulées pour cette désignation. L'utilisation du terme « International » dans l'en-tête ne sera plus acceptée.
- 2) Voici un exemple du format à utiliser pour la publication :

**SUMSPOT / PETER RABBIT INTL ON  
CXXZ**

---

<b>REF</b>	N47 35 25 W77 14 17 1.5NW 16°W (2019) UTC-5(4) Elev 90' VTA A5002
<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234 H24 Cert

#### 4.5 Modifications des publications aéronautiques

- 1) La responsabilité de l'exploitation et de l'entretien d'un aéroport incombe à son exploitant en vertu de sa certification aux termes de la sous-partie 2 de la partie III du RAC. En vertu de la partie III du RAC, l'exploitant de l'aéroport choisit le niveau de service qui sera fourni, en fait mention dans son MEA et, s'il y a lieu, le publie dans les publications d'information aéronautique (c.-à-d., type de pistes et de voies de circulation, heures de fonctionnement, procédures par faible visibilité/par visibilité réduite, coefficient canadien de frottement sur piste, indice de résistance de chaussée/numéro de classification de chaussée disponible, restrictions de masse, etc.).
- 2) Comme il a été mentionné précédemment, les publications aéronautiques actuelles manquent d'information concernant le niveau de service de l'aéroport pour des opérations particulières. La présente méthode de publication ne répond pas adéquatement aux besoins des exploitants aériens qui doivent déterminer si un aéroport convient aux opérations qu'ils envisagent d'entreprendre, comme l'exige le RAC.
- 3) En plus de l'ajout de l'AGN pour les pistes et les voies de circulation, les publications aéronautiques requièrent une mise à jour de manière à comprendre;
  - a) l'identification des aéroports désignés internationaux, et
  - b) les heures d'ouverture de l'aéroport pour tous les aéroports lorsque les exigences de certification de la sous-partie 2 de la partie III du RAC sont fournies.
- 4) Ces modifications des publications harmoniseront davantage les produits d'information aéronautique canadiens avec les publications et les pratiques de gestion des données aéronautiques internationales.
- 5) Il est important que l'information sur l'aéroport dans la publication aéronautique soit présentée d'une manière uniforme pour tous les aéroports afin de faciliter la compréhension de ce concept opérationnel et les nouveaux renseignements dans les publications.
- 6) Si les heures d'exploitation ne sont pas indiquées dans le CFS, ou si les heures d'exploitation sont incorrectes, on demande aux exploitants d'aéroports de soumettre l'information à NAV CANADA au plus tard le 17 juin 2021 (au format UTC de 24 heures) et de mettre à jour leurs MEA s'il y a lieu. Si les heures d'exploitation sont publiées comme il se doit, aucune intervention n'est nécessaire.
- 7) Voici un exemple du format à utiliser pour la publication :

#### **SUMSPOT / PETER RABBIT INTL ON CXXZ**

<b>REF</b>	
<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234 H24 Cert

<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234 14-22Z† Cert
<b>EXP</b>	Peter Rabbit Corporation Inc 555-555-1234 1430-2230Z† lun-ven; 17-01Z† sam-dim; O/T 2 hrs PN Cert

## 5.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

## 6.0 Historique du document

- 1) Sans objet.

## 7.0 Bureau responsable

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Normes de vol, AARTA

Courriel : [TC.Flights.Standards-Normesdevol.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.Flights.Standards-Normesdevol.TC@tc.gc.ca)

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise au :

Centre de communications d'Aviation civile

Téléphone : 1-800-305-2059

Courriel : [services@tc.gc.ca](mailto:services@tc.gc.ca)

Directeur, La direction des normes,  
Aviation civile

*Andrew Larsen*

Andrew Larsen pour :

Félix Meunier